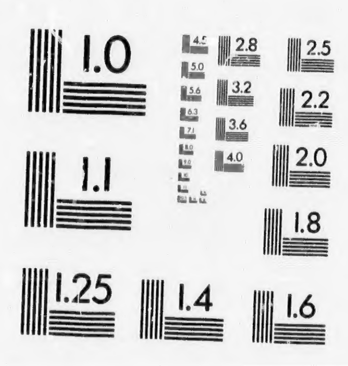
MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)









VOIES FERRÉES

PROVINCIALES.



QUÉBEC
BLUMHART & CIE., LIBRAIRES-EDITEURS
26, RUE ST. PIERRE.

1874.

VOI

A l'Ed

Mo

Près d'
écoulé d
politique
Provincia
fer, il ne
à propos
les effets
duits sur
fer projet
On se r
aide acco
par le G
était en f
nouveau,
et que cet
$1710 par
que des
sauraient
gouvernem
considérab
truire tou
en fer. Le
nos difficu
placé notre
lente posi
admettait g
pourrait me
à un meille
ant à ouv
moyen de
Le gouve
raison, que
Nord du St
ayant aidé
Grand Tron
avaient droi
en conséque
en argent et
égal a $9,00

VOIES FERRÉES PROVINCIALES.

A l'Editeur du "Canadien,"

MONSIEUR,

Près d'un an s'étant maintenant écoulé depuis l'inauguration de la politique libérale du Gouvernement Provincial, à l'égard des chemins de fer, il ne serait peut-être pas mal à propos de jeter un coup d'œil sur les effets que cette politique a produits sur les différents chemins de fer projetés de la Province.

On se rappelle que la première aide accordé aux chemins de fer par le Gouvernement de Québec, était en faveur du système, alors nouveau, de chemins à lisses de bois, et que cet octroi était à raison de $1710 par mille. Lorsqu'on a trouvé que des chemins de ce genre ne sauraient réussir, on a demandé au gouvernement des subsides plus considérables, afin de pouvoir construire toutes les lignes projetées en fer. Le réglement par arbitres de nos difficultés avec Ontario avait placé notre Province dans une excellente position financière, et l'on admettait généralement que l'on ne pourrait mettre le surplus du revenu à un meilleur usage qu'en l'employant à ouvrir nos campagnes au moyen de chemins de fer.

Le gouvernement, pensant,et avec raison, que les comtés de la Rive Nord du St. Laurent et de l'Ottawa, ayant aidé à la construction du Grand Tronc et des autres lignes, avaient droit à plus d'aide. Il donna, en conséquence, un octroi libéral, en argent et en terre, (1837.400 âcres) égal a $9,000 ou $10,000 le mille, au chemin de fer de la Rive Nord et au chemin de fer de colonisation du Nord. Le gouvernement a augmenté le subside accordé aux autres chemins d'environ $660 par mille, c'est a dire, au lieu d'un octroi de $1710 en argent il leur donna $2500 par mille en bons à 5 pour cent. Dans toutes les parties du pays, cette politique ne laissa pas de causer un grand désappointement aux hommes versés dans les affaires de chemins à rails ; ceux-ci prédisaient que le résultat de cette politique serait la construction du chemin de fer de la Rive Nord, et de celui-là seul. Ces hommes s'attendaient à ce que la politique du gouvernement à l'égard des chemins à lisses de fer serait, pour le moins, proportion gardée, aussi libérale que sa politique à l'égard de chemins à lisses de bois qui coûtaient le quart des premiers, c'est à dire que le subside serait de $6000 a $7000 par mille.

L'hon. M. Roberston, Trésorier de la Province, à qui nous devons, en grande partie, l'etat prospère de nos finances, se rendit en Angleterre et y négocia quatre millions de bons à 5 pour cent ; cet emprunt est probablement le plus avantageux qu'une province ait jamais fait Il est heureux que l'honnorable monsieur, le seul membre de l'ancien ministère qui ait gardé son portefeuille, reste pour compléter son œuvre si bien commencée. En acceptant de nouveau le portefeuille de Trésorier,

l'Hon. M. Roberston a eu certainement plus en vue l'intérêt de la province que ses propres intérêts.

L'opinion des hommes pratiques, à laquelle j'ai référé, se vérifie cependant. Laissant de côté les lignes de la Rive Nord (dont les progrès doivent satisfaire tout le monde,) les lignes qui ont fait quelque progrès durant l'année sont celles de Lévis et Kennébec et de Sherbrooke et Kennébec. Le succès de la première est dû à ce fait, qu'ayant la perspective d'un trafic effectué sur un parcours plus long que n'importe quel autre chemin de fer du Canada, si l'on en excepte le "Great Western," cette compagnie a pu aisément placer une portion de ses bonds à Londres. Les directeurs du chemin de Sherbrooke et Kennébec ont pu, par leurs capacités, leur énergie et leur influence dans le cercle de la finance, faire progresser cette seconde compagnie. A part les exceptions, et quelques travaux peu considérables sur le chemin de Chambly et celui de la Rivière Noire, pas un dollar n'a été dépensé sur les 1115 milles de voies ferrées en faveur desquelles l'Hon. M. Roberston s'attendait que la Province fût appelée à faire des octrois.

Il est alors évident que le l'allocation de $2,500 par mille n'a pas plus fait de bien cette année—quoiqu'il n'y eût jamais une année plus favorable à la construction des chemins de fer—que si elle n'eût jamais été votée, et que, à moins qu'une nouvelle distribution plus libérale ne soit faite, les quatre millions de piastres resteront dans le coffre public, au lieu d'être employés à développer le pays comme le Parlement l'avait en vue.

Il était entendu, à la dernière session, lorsqu'on a adopté cette politique à l'égard des chemins de fer, que tous les chemins compris dans les classes B et C, (ceux qui devaient recevoir un octroi de $2500 par mille) qui n'auraient pas fait une certaine quantité d'ouvrage durant l'année, perdraient leurs octrois qui seraient divisés parmi les chemins des mêmes classes en voie de progrès. Si l'on agissait d'après cette entente, les deux lignes dont je viens de parler seraient dans une position enviable; mais vu qu'il n'est pas probable que le Parlement veuille agir de la sorte, je suggererais le ré-ajustement suivant, lequel n'obligera la Province à emprunter que *deux* au lieu de *quatre* millions.

Faire une nouvelle classe de chemins ou classe "D" devant recevoir un subside spécial au montant de $6000 par mille, sujet aux conditions suivantes.

1 Ils auront une longueur de plus de 50 milles.

2 Ils ne seront pas parallèles, ou presque parallèles, en dedans de 30 milles, a aucune autre ligne déjà existant ou projetée, ou à aucune rivière navigable.

3 Ils traverseront en entier ou en partie plus d'un comté de la Province de Québec.

4o. Ils serviront dans tout leur parcours, y compris leurs terminus, une population d'au moins 50,000 personnes. Cette classe comprendrait, pour le présent, trois lignes seulement déjà projetées, savoir : le chemin de Québec et du Lac St. Jean, de Lévis et de Kennébec, et de Sherbrooke et Kennébec. Je pense que tout le monde admettra que ces chemins sont dignes d'être classés séparément, vu qu'ils sont d'une grande importance pour la Province, ouvrant, comme ils doivent le faire, des comtés tels que Chicoutimi, Montmorency, Beauce, Dorchester, Wolfe, Mégantic, comtés qui, aussi bien que ceux de la Rive Nord, n'ont reçu aucun bénifice, jusqu'ici, des octrois accordés aux chemins de fer. Une fois que ces lignes seront complétées, presque tous les comtés de la Province seront sur un pied d'égalité à cet égard.

Les autres lignes projetées étant d'une importance plus locale,—la plupart étant dans les cantons de l'Est où les municipalités sont plus libérales,— et un grand nombre d'entre elles devant parcourir presque le même terrain, n'ont pas les mêmes

droits à l'aide du gouvernement. Néanmoins je leur donnerais un octroi, disons de $30.000 par mille. Car je crois que l'on ne construira que les plus utiles et les plus praticables de ces chemins et qu'il n'y a pas de danger que le subside fasse construire des chemins qui ne sont pas réellement utiles, parce que les hommes ne sont pas assez insensés pour construire un chemin inutile qui coûtera $?0.000 par mille, dans le seul but d'obtenir $3,000 par mille du gouvernement.

Ainsi l'aide devant être accordée serait à peu près comme suit :

CLASSE A.

Outre les octrois de terre.

	Milles	
Chemin de fer de la Rive Nord et des Pilles ; chemin de colonisation du Nord et de St. Jérôme Aylmer & Deep River..........environ	410	$2,640,000

CLASSE D.

Chemin de fer de Québec et du Lac St. Jean, Lévis et Kennébec. Sherbrooke et Kennébec, environ	320 à $6000	1,920,000

CLASSES B et C.

Toutes les autres lignes projetées. 795 milles dont, suivant mes calculs, 240 milles seulement seront construits (l'estimé de M Roberston dans son dernier budget équivalait à 224 milles de ces classes)... ..environ	240 à 300	$720,000
Total......	970	$5,280,000

Ces $5,280,000 ne devront pas cependant être dépensées tout à la fois, car toutes ces lignes projetées ne seront pas finies dans moins de dix ans. Supposons dix ans, alors la dépense annuelle moyenne serait de $528,000. En dépensant le surplus actuel du Trésor public,—plus d'un million de piastres,—estimant le surplus annuel a $200,000, comme cela a été pour les années passées, et en empruntant ce qui est requis chaque année le résultat, à la fin des dix années, serait que la Province aurait emprunté environ $1,869,000, au lieu de $4,000,000, ainsi que le Parlement y a pourvu. J'annexe ici un exposé.

(Le revenu de la Province a augmenté rapidement depuis 1867, et l'on a raison de croire qu'il augmentera beaucoup plus encore, grâce à la construction de ces chemins de fer, qui donneront l'élan aux ventes des Terres de la Couronne et au commerce de bois, ses principales sources de revenu ; mais je laisse les chiffres comme auparavant)

Juin 30, 1873—Surplus dans le Trésor portant intérêt de 6 pour cent......................		$948,000
Juin 30, 1874—Intérêt d'un an sur $948,000 à 6 pour cent..............		56,880
Estimé du surplus pour l annee......................		200,000
Juin 30, 1875—Intérêt d'un an sur $1,204,880 à 6 pour cent.............		72,292
Surplus suivant l'estimé du Trésorier..............		207,000
		$1,484,172
Juin 30, 1876—Subside proportionnel pour chemins de fer pour l'année 1875-76. $528,000, moins le surplus $200,000.	$328,000	
Moins l'intérêt d'un an sur $1,156,173 à 6 pour cent.......	69,370	258,630
		$1,225.542
Juin 30, 1877—Subside proportionnel, 1876--77 $528,000, moins le surplus $200,000..........	$328,000	
Moins un an d'intérêt sur $897,542 à 6 pour cent.........	53,852	274,148
		$951,354
Juin 30, 1878—Subside proportionnel 1877-78 $528,000 moins le surplus de $200,000..........	$328,000	
Moins l'intérêt d'un an sur $623,394 à 6 pour cent........	37,403	290,497
		$660,797
Juin 30, 1879.—Subside proportionnel pour 1878-79 $528.-		

000, moins le surplus de $200,000....	$328,000	
Moins l'intérêt d'un an sur $332,797 à 6 pour cent.........	19,9[illegible]7	308,033
		$352,763
Juin, 30 1880.—Subside proportionnel 1879-80 $528,000 moins le surplus de $200,000..........	$328,000	
Moins l'intérêt d'un an sur $24,764 à 6 pour cent...............	$ 1,435	326,515
Surplus..............		$ 26,249
Juin, 30 1881 —Subside proportionnel pour 1880-81, $528,000, moins le surplus dé $200,000...	$328.000	
Intérêt sur bons émis $391,751, un an à 5 pour cent.........	$ 13,085	343,087
Dette..............		$316,6[illegible]8
Juin, 30 1882.—Surplus proportionnel, 1881-82 $528,000, Moins le surplus de $200,000..........	$328,000	
Intérêt sur bons émis $643,838 à 5 pour cent..............	$ 32,241	360,241
Juin, 30 1883.—Subside proportionnel 1882-83 $528,000, moins le surplus de $200.000............	$328,000	
Intérêt sur bons émis $1,005,079 à 5 pour cent..............	50,253	376,253
Juin 30, 1884—Subside proportionnel 1883-84, $528,000 moins le surplus de $200,000.........	328,000	
Intérêt sur bons émis $1,383,332 à 5 pour cent..............	69,166	397,166
Juin 30, 1885—Subside proportionnel 1884--85 $528,000 moins le surplus de $200,000	$328,000	
Intérêt sur bons $1,780,498 à 5 pour cent	80,024	417,024
Dette.............		$1,869,522

Au bout de dix ans on aurait complété 970 milles de chemin de fer; contre quoi il y aurait le surplus annuel de $200, 000, avec $93,000 d'intérêt à payer.

Je pense que cette aide serait suffisante pour assurer la construction de toutes les lignes projetées qui sont réellement utiles. La construction de ces chemins placera la Province de Québec dans un état plus prospère que celui de toutes les autres Provinces de la Puissance.

Je ne crois pas qu'aucune somme moins considérable que celles que je viens de nommer soit suffisante pour permettre aux compagnies de construire leurs chemins. Les bons de chemins de fer ne sont pas aussi faciles à placer sur le marché de Londres qu'on pourrait le croire, et il serait le comble de la folie pour une compagnie d'essayer d'y prélever des fonds avec un subside de $2,500 par mille, et le modeste capital souscrit que possèdent nos chemins de fer, surtout lorsqu'on considère que près de la moitié du subside revient au Gouvernement Fédéral pour payer les taxes sur le matériel roulant.

La plupart des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, qui vont chercher des fonds en Angleterre, ne commencent leurs négociations que lorsque la moitié de leurs lignes est en opération, ou bien que lorsqu'elles ont une garantie de $8,000 a $12,000 par mille sur laquelle on puisse baser une hypothèque. Même avec cette garantie, je crois qu'il n'y a pas une seule nouvelle ligne américaine qui ait pu placer ses bons sur le marché de Londres depuis deux ans, et il est rumeur qu'une compagnie canadienne, ayant de meilleures garanties encore. (je ne fais allusion a aucune compagnie dans le voisinage de Québec) n'a pas réussi non plus à placer ses bons sur le marché anglais.

Ainsi on comprend que la construction d'un chemin de fer n'est pas une chose aussi facile qu'on pourrait le croire, et l'on verrait la nécessité du ré-ajustement que je viens de proposer.

Votre etc.

[illegible] le 15 oct. 1874.

it le surplus an-
vec $93,000 d'in-

aide serait suf-
la construction
s projetées qui
s. La construc-
placera la Pro-
ns un état plus
de toutes les
la Puissance.
aucune somme
ue celles que je
t suffisante pour
gnies de cons-
s. Les bons de
ont pas aussi fa-
marché de Lon-
le croire, et il
a folie pour une
d'y prélever des
de de $2,500 par
capital souscrit
chemins de fer,
nsidère que près
side revient au
éral pour payer
riel roulant.
compagnies de
Etats-Unis, qui
onds en Angle-
nt leurs négocia-
moitié de leurs
on, ou bien que
ne garantie de
mille sur laquelle
ne hypothèque.
garantie, je crois
eule nouvelle li
ait pu placer ses
e Londres depuis
rumeur qu'une
nne, ayant de
s encore. (je ne
une compagnie
e Québec) n'a pas
acer ses bons sur

nd que la cons-
n de fer n'est
si facile qu'on
et l'on verrait la
nstement que je

c.
1874.